C-173
Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Partijen:

a. Rijksoverheid

De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;

b. Lokale overheden

- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer H. Kok,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer S.M. Brandligt,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J.M. van Keulen,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J. Arts,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw H. Tiemens,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer P.J. Langenberg,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk,
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zutphen, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw J. Pennings-Hanemaaijer,
- Het bestuur van de stadsregio Arnhem-Nijmegen, handelend als bestuursorgaan, namens deze de voorzitter de heer W. Dijkstra,

Samen hierna te noemen: Lokale overheden;

c. Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

- BOVAG, te dezen vertegenwoordigd door de heer B. Eckhardt,
- Deltalinqs Vereniging als representant van het LNG Platform, te dezen vertegenwoordigd door de heer G. van Tongeren,
- EVO B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer Ch.P. Bruggink,
- Koninklijke Vereniging MKB-Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.A. van Straalen,
- Stichting Natuur en Milieu, te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Wagenaar,
- RAI Vereniging, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.C.M. de Bruijn,
- Vereniging Transport en Logistiek Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.Th.H. van Dijk,
- Vereniging Kwaliteit Distributeurs Nederland (TLN-deelmarkt), te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Dobbe,
- VNO-NCW, te dezen vertegenwoordigd door de heer J. de Boer,

Samen hierna te noemen: Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties;

d. Voertuigproducenten

- Electrocar B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer M.J. Wienhoven,
- GINAF Trucks Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A. Molengraaf,
- Hytruck B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Beers,
- Innimo B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer R.G. van Doorn,
- IVECO Schouten, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,
- Nissan Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A. Schenk,
- Renault Nederland N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer J.P. Renaux,
- Spijkstaal Elektro B.V., door dezen vertegenwoordigd door de heer W. Ghitti,

Samen hierna te noemen: Voertuigproducenten;

e. Brandstofleveranciers

- LNG24, te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Kemink,
- Rolande LNG BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,

Samen hierna te noemen: Brandstofleveranciers;

f. Logistieke dienstverleners

- Combipakt Nijmegen B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H.W. van den Broek,
- Cornelissen Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Cornelissen,
- Centraal Boekhuis B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. Pronk,
- D.J. Middelkoop & Zn. Duiven B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer Tj. Middelkoop,
- Nabuurs B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Nabuurs,
- Peter Appel Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P.S.A. Appel,
- PostNL N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer L.M. Tuinhout,
- Regionale Stadsbode B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw A.M. Middelkoop,
- De Rooy Transport B.V. / Netwerk Benelux, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.A.J. de Rooy,
- St. van den Brink & Zn B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A. van den Brink,
- TransMission B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P. Tjalma,
- APC Logistiek B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A.P.C. van Herk,

Samen hierna te noemen: Logistieke dienstverleners;

g. Verladers en ontvangers

- Albert Heijn B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Vliet,
- Bidvest DeliXL B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G.G. Berk,
- Van Gansewinkel Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Aalbers,
- Heineken Groothandel B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer J. Corver,
- Hema B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Broeren,
- Lekkerland Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Metz,
- Technische Unie B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Tol,

Samen hierna te noemen: Verladers en ontvangers;

h. Overige partijen

- Binnenstadservice Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw B.M. Hendriks,
- Carrier Transicold Netherlands B.V, te dezen vertegenwoordigd door de heer G. Verkamman,
- Coöperatieve Combipakt UA, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.L.W.J. Willemsen,
- Stichting Duurzaam Repareren, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.R. Filon,
- Stichting Stadslogistiek Stedendriehoek, te dezen vertegenwoordig door de heer R.H. Feith,
- e-Traction B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P. de Neef,
- ING Bank N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer D.J. van Swaay,
- Maatwerkdistributie, te dezen vertegenwoordigd door COLEGA (eenmanszaak), de heer B.P.G. Coremans,
- Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO, te dezen vertegenwoordigd door de heer M. Jak,
- Wasautomatenverhuur.nl B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer D.J. Vermeulen,

Samen hierna te noemen: Overige partijen;

Hierna samen te noemen: Partijen;

Algemene overwegingen:

1. Om onze welvaart ook voor toekomstige generaties te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.
2. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze transitie naar groene groei mogelijk te maken. Bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties nemen volop concrete initiatieven voor vergroening van economie en samenleving. Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving op groene groei optimaal benutten.
3. Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Initiatieven uit de samenleving staan daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast.
4. De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

Specifieke overwegingen Green Deal Zero Emission Stadslogistiek:

1. Aan deze Green Deal ligt het Energieakkoord voor duurzame groei[1] ten grondslag. Hierin staat: "Partijen beogen [..] in 2014 een Green Deal te sluiten over Zero Emission Stadslogistiek die regionale pilots faciliteert en richting geeft". Onder Zero Emission Stadslogistiek wordt hier verstaan de verlaging van in ieder geval de CO_2-emissie als gevolg van stadslogistiek tot nul, en bij voorkeur ook van NO_X, fijnstof en geluidsemissies in de binnenstad als gevolg van stadslogistiek tot vrijwel nul.
2. Voor de eenduidige interpretatie van begrippen is in bijlage 1 een lijst met definities opgenomen. Deze bijlage maakt onlosmakelijk onderdeel uit van deze Green Deal.

1) 6 september 2013

3. Partijen zien kansen om een deel van de verduurzaming zoals in het Energieakkoord voor duurzame groei verwoord op het gebied van mobiliteit te realiseren. Hoewel er nog geen grootschalige productie plaatsvindt van Zero Emission Voertuigen zijn er al wel elektrische bestelauto's leverbaar en zijn de eerste zwaardere, op maat gemaakte, Zero Emission vrachtauto's in gebruik genomen. Daarnaast zijn ook concepten van hybride voertuigen in ontwikkeling waarmee op de snelweg met conventionele brandstoffen kan worden gereden en de 'last mile' in de stad Zero Emission gereden kan worden. Ondanks de grote diversiteit van de lading en de daaruit afgeleide diversiteit van technische specificaties van voertuigen zijn er nu voor alle grootschalig ingezette bevoorradingsvoertuigen relevante ontwikkelingen gaande, elk in hun eigen tempo. Partijen willen gezamenlijk bij de verdere opschaling van logistieke concepten een stimulans geven aan de ontwikkeling, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van Zero Emission Voertuigen voor de stadslogistiek.
4. Naast de inzet van Zero Emission Voertuigen is ook het terugdringen van het aantal benodigde voertuigen voor de bevoorrading van de stad een belangrijk doel. Een deel van de goederen komt al zeer efficiënt de stad in. Dat is vooral de bevoorrading waarbij logistieke professionals en bedrijven met eigen vervoer de (bundeling van) goederenstromen goed hebben georganiseerd, zoals bij de bevoorrading van supermarkten, grootwinkelbedrijven en winkelketens. Ook internetbestelverkeer wordt door de grotere logistieke partijen al vergaand geoptimaliseerd, vooral door met afnemers goede afspraken te maken.
5. In contrast met de efficiënte stromen is bekend dat het grootste deel van de vervoersbewegingen met een lage beladingsgraad werkt of slechts een kleine zending in de stad komt afgeven. Nieuwe logistieke concepten en verdergaande bundeling maken de inzet van Zero Emission Voertuigen en/of van Schone Voertuigen met hoge beladingsgraad als lage emissie vervanger van deze vervoersbewegingen potentieel haalbaar en passen daarom ook in deze Green Deal.
6. Afgelopen jaren hebben diverse ondernemers nieuwe logistieke concepten in de markt gezet die gecombineerd werden met aandrijftechnologie met lagere emissies van meer dan alleen CO_2 (fijnstof, NO_X, geluid), zoals voertuigen met Euro VI/6, (bio-)LNG, (bio-)CNG en/of met elektrische aandrijving. Voor leefbaarheid in steden is het van belang dat gelijktijdig met het terugdringen van CO_2-uitstoot deze andere schadelijke emissies ook worden teruggedrongen. Ook verbeteringen aan voertuigeigenschappen zoals gewicht, weerstand en aerodynamica of -elementen zoals hulpmotoren kunnen bijdragen aan lagere emissies.
7. Het bereiken van Zero Emission Stadslogistiek door middel van de combinatie van betere technologie en efficiëntere logistiek vraagt organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen. Deze veelheid van te overwinnen factoren in combinatie met veel verschillende belangen bij stakeholders, vraagt een vernieuwende aanpak waarbij draagvlak, innovatie en daadkracht door de direct betrokken partijen, gemeenten en bedrijven met logistieke belangen, cruciaal zijn.
8. De diversiteit vraagt om veel parallel lopende ontwikkelingen in regionale pilots (Living Labs) en een evolutionaire aanpak in twee fasen. De eerste fase start met de inwerkingtreding van de Green Deal en loopt tot 1 januari 2020. In deze eerste fase richt de Green Deal zich op het via Living Labs aantonen of aannemelijk maken dat Zero Emission Stadslogistiek voor een specifieke logistieke stroom haalbaar is vanuit technisch, economisch en handhavingsperspectief. In de tweede fase die loopt tot 1 januari 2025 richt de Green Deal zich op het opschalen van de aangetoonde concepten.
9. Voor het bedrijfsleven is het van groot belang dat stabiliteit, duidelijkheid en zekerheid geboden wordt voor het bepalen van de bedrijfsstrategie en investeringsbeslissingen. De lokale overheden streven ernaar om vanaf 1 januari 2025 de toegelaten Stadslogistiek in de binnenstad tot Zero Emission Stadslogistiek te beperken, indien uit de Green Deal activiteiten is gebleken dat dit vanuit technisch, economisch, juridisch, veiligheids- en handhavingsperspectief mogelijk is.

Partijen komen het volgende overeen:

1. Doel

Artikel 1: Doel

a. Deze Green Deal past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek.
b. Deze Green Deal heeft als eerste doel dat Partijen gezamenlijk, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken, minstens tot 1 januari 2020 activiteiten gaan ontplooien en opschalen om de beweging richting Zero Emission Stadslogistiek te versnellen. Een van de voornaamste acties om dit te bereiken is dat er per gemeente of regio Living Labs Zero Emission Stadslogistiek ontwikkeld en uitgevoerd worden.
c. Op 1 januari 2020 levert de Green Deal een overzicht op van de resultaten van de inspanningen van de Partijen in de Living Labs, en een advies op basis van de resultaten van de Living Labs. Het advies toetst de resultaten van de Living Labs op technische, economische, juridische, veiligheids- en handhavingsaspecten en geeft aan welke vormen haalbaar zijn om breed toe te passen. Dit advies kan beteken dat er voorstellen komen dat lokale overheden voertuigen en/of stromen die niet voldoen aan de eisen van Zero Emission Stadslogistiek gefaseerd beperkingen opleggen binnen de grenzen van de wettelijke mogelijkheden, ten aanzien van de toegang tot (delen van) de binnenstad.
d. Het tweede doel is dat op basis van dat advies de Partijen de haalbare vormen van Zero Emission Stadslogistiek in de periode van 2020 tot 2025 opschalen met als uiteindelijk doel om in de aangesloten steden met ingang van 1 januari 2025 met alle in de stadslogistiek ingezette voertuigentypen kosteneffectief Zero Emission Stadslogistiek uit te oefenen.

2. Inzet en acties

Artikel 2: Inzet en acties van Partijen

a. Partijen zetten zich in om Living Labs Zero Emission Stadslogistiek (regionale pilots) op te zetten, uit te voeren, te monitoren en te evalueren.
b. In deze Living Labs worden tijdelijk specifieke maatregelen genomen die kansrijk lijken maar nog niet ergens in deze combinatie zijn doorgevoerd. Partijen beproeven daarmee of bepaalde maatregelen werken en zinvol zijn om op te schalen. Bij gebleken succes worden deze maatregelen in opgeschaalde vorm gecontinueerd, ook na 1 januari 2020.
c. Partijen definiëren een Living Lab lokaal in gezamenlijkheid, met als uitgangspunten:
    i. Een Living Lab is een stap in het behalen van de in deze Green Deal gestelde doelen;
    ii. Het ontwerp houdt rekening met de lokale omstandigheden en bijzondere situaties om zoveel mogelijk maatwerk te kunnen maken en geen schadelijke neveneffecten te veroorzaken;
    iii. In de periode tot 1 januari 2020 kunnen in de living labs voor specifieke segmenten en daar waar de markt dit toelaat verdergaande maatregelen worden toegepast;
    iv. Partijen streven naar het toepassen van generieke basisregels, zodat het leereffect maximaal is, de overdracht van kennis zo makkelijk mogelijk gaat en de deelnemende bedrijven herkenbare principes tegenkomen van gemeente tot gemeente waarop te anticiperen is;
    v. Een Living Lab houdt daarom rekening met opschaalbaarheid naar nationaal niveau (interoperabiliteit);
    vi. Van te voren worden de verwachte effecten (zoals organisatorisch, technologisch, sociaal, financieel, marktordening en juridisch) gedefinieerd. De effecten zullen gedurende het Living Lab door de deelnemende Partijen in het Living Lab worden gemonitord en via het Secretariaat met alle deelnemende Partijen gedeeld;
    vii. Bij lokale onoplosbare onenigheid over de opzet of uitvoering van het Living Lab wordt door Partijen overleg gevoerd in de door het Secretariaat ondersteunde Stuurgroep over een oplossing.

Artikel 3: Inzet en acties van de Rijksoverheid

a. De Rijksoverheid verzorgt het inrichten en ondersteunen van het Secretariaat ten behoeve van de coördinatie bij het ontwikkelen en uitvoeren van de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek.
b. De Rijksoverheid verspreidt en promoot de resultaten van de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek actief.
c. De Rijksoverheid treedt waar nodig met betrokken overheden en organisaties in overleg om een oplossing te vinden voor belemmeringen die zich voordoen als gevolg van verschillen in de interpretatie van wet- en regelgeving.
d. De Rijksoverheid spant zich in om aanpassingen van voorschriften in wet- en regelgeving die gewenst zijn om de invoering van Zero Emission Stadslogistiek te bevorderen te realiseren, een en ander met inachtneming van de daarvoor geldende procedures.

Artikel 4: Inzet en acties van Lokale overheden

De Lokale overheden zullen elk hetzij deelnemen in de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek die andere Partijen op hun grondgebied initiëren, hetzij zelf het initiatief nemen om Living Labs Zero Emission Stadslogistiek op hun grondgebied te organiseren en te coördineren.

Artikel 5: Inzet en acties van Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

De Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties bevorderen de betrokkenheid en medewerking van hun leden en achterban aan deze Green Deal door hierover voorlichting te geven, bedrijven direct te benaderen en klankbordgroepen bij de Living Labs te benoemen. Ook berichten zij over de voortgang van de Green Deal via persberichtgeving en via hun vakbladen en digitale media.

Artikel 6: Inzet en acties van Voertuigproducenten

De Voertuigproducenten bevorderen de ontwikkeling en toepassing van voertuigen voor Zero Emission Stadslogistiek.

Artikel 7: Inzet en acties van Brandstofleveranciers

De Brandstofleveranciers bevorderen de ontwikkeling en toepassing van brandstoffen voor voertuigen voor Zero Emission Stadslogistiek.

Artikel 8: Inzet en acties van Logistieke dienstverleners

De Logistieke dienstverleners bevorderen de ontwikkeling van logistieke concepten waar Zero Emission Stadslogistiek goed in past.

Artikel 9: Inzet en acties van Verladers en ontvangers

De Verladers en ontvangers bevorderen de ontwikkeling van logistieke concepten waar Zero Emission Stadslogistiek goed in past .

Artikel 10: Governance

a. Alle Partijen hebben een vertegenwoordiging in de Stuurgroep. Deze Stuurgroep bewaakt de doelen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek en draagt deze uit. De Stuurgroep stimuleert de harmonisatie van zaken die het belang van individuele Partijen overstijgen, zoals afspraken over in te voeren flankerende beleidsmaatregelen, handhaving, toepassing van maatregelen en ondernemen van activiteiten die in alle gemeenten worden doorgevoerd en de verspreiding van kennis en ervaringen. De Stuurgroep benoemt een voorzitter uit haar midden.
b. Leden van de Stuurgroep zijn ambassadeurs voor Zero Emission Stadslogistiek. Zij stimuleren andere partijen toe te treden tot de Green Deal en dragen het streven naar interoperabiliteit uit.

c. De Stuurgroep komt minimaal twee keer per jaar bijeen. De bijeenkomsten worden voorbereid door het Secretariaat. Het Secretariaat bewaakt de dagelijkse voortgang. Het Secretariaat vormt het aanspreekpunt voor de Green Deal en zorgt voor de communicatie zowel intern als extern. Het Secretariaat is tevens kennisloket en vraagbaak en begeleidt (nieuwe) partijen bij het proces.

3. Slotbepalingen

Artikel 11: Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

Artikel 12: Wijzigingen

a. Elke Partij kan andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
b. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
c. De wijzigingen en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 13: Evaluatie

Partijen zullen de uitvoering en de werking van deze Green Deal voor 31 december 2019 evalueren, met ondersteuning van het Secretariaat.

Artikel 14: Toetreding van nieuwe partijen

a. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot deze Green Deal.
b. Een nieuwe partij maakt haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de Stuurgroep, via het Secretariaat. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de voor haar uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
c. Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 15: Opzegging

Elke partij kan deze Green Deal (te allen tijde) met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

Artikel 16: Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Green Deal niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 17: Inwerkingtreding

a. Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en loopt tot en met 31 december 2024.
b. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Green Deal genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Artikel 18: Openbaarmaking

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, onder andere in de Staatscourant, waardoor andere partijen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Groningen op 21 november 2014,

Minister van Economische Zaken,

....

de heer H.G.J. Kamp,

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

....

mevrouw W.J. Mansveld,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem, namens deze de wethouder de heer H. Kok,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zutphen, namens deze de wethouder mevrouw J. Pennings-Hanemaaijer,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft, namens deze de wethouder de heer S.M. Brandligt,

....

Het bestuur van de stadsregio Arnhem-Nijmegen, namens deze de voorzitter de heer W. Dijkstra,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, namens deze de wethouder de heer J.M. van Keulen,

....

BOVAG, de heer B. Eckhardt,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht, namens deze de wethouder de heer J. Arts,

....

Deltalinqs Vereniging als representant van het LNG Platform, de heer G. van Tongeren,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen, namens deze de wethouder mevrouw H. Tiemens,

....

EVO B.V., de heer Ch.P. Bruggink,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, namens deze de wethouder de heer P.J. Langenberg,

....

Koninklijke Vereniging MKB-Nederland, de heer M.A. van Straalen,

....

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, namens deze de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk,

....

Stichting Natuur en Milieu, de heer T. Wagenaar,

RAI Vereniging, de heer O.C.M. de Bruijn,

Vereniging Transport en Logistiek Nederland,
de heer A.Th.H. van Dijk,

Vereniging Kwaliteit Distributeurs Nederland
(TLN-deelmarkt), de heer E. Dobbe,

VNO-NCW, de heer J. de Boer,

Electrocar B.V., de heer M.J. Wienhoven,

GINAF Trucks Nederland B.V.,
de heer A. Molengraaf,

Hytruck B.V., de heer E. Beers,

Innimo B.V., de heer R.G. van Doorn,

IVECO Schouten, de heer F. Schouten,

Nissan Nederland B.V., de heer A. Schenk,

Renault Nederland N.V., de heer J.P. Renaux,

Spijkstaal Elektro B.V., de heer W. Ghitti,

LNG24, de heer E. Kemink,

Rolande LNG BV, de heer F. Schouten,

Combipakt Nijmegen B.V.,
de heer H.W. van den Broek,

Cornelissen Transport B.V.,
de heer H. Cornelissen,

Centraal Boekhuis B.V., de heer C. Pronk,

D.J. Middelkoop & Zn. Duiven B.V.,
de heer Tj. Middelkoop,

Nabuurs B.V., de heer T. Nabuurs,

Peter Appel Transport B.V., de heer P.S.A. Appel,

PostNL N.V., de heer L. M. Tuinhout,

Regionale Stadsbode B.V.,
mevrouw A.M. Middelkoop,

De Rooy Transport B.V. / Netwerk Benelux,
de heer P.A.J. de Rooy,

Binnenstadservice Nederland B.V.,
mevrouw B.M. Hendriks,

St. van den Brink & Zn B.V,
de heer A. van den Brink,

Carrier Transicold Netherlands B.V.,
de heer G.Verkamman,

TransMission B.V., de heer P. Tjalma,

Coöperatieve Combipakt UA,
de heer M.L.W.J. Willemsen,

APC Logistiek B.V., de heer A.P.C. van Herk,

Stichting Duurzaam Repareren,
de heer O.R. Filon,

Albert Heijn B.V., de heer C. van Vliet,

Stichting Stadslogistiek Stedendriehoek,
de heer R.H. Feith,

Bidvest DeliXL B.V., de heer A.G.G. Berk,

e-Traction B.V., de heer P. de Neef,

Van Gansewinkel Nederland B.V.,
de heer F. Aalbers,

ING Bank N.V., de heer D.J. van Swaay,

Heineken Groothandel B.V., de heer J. Corver,

Maatwerkdistributie, de heer B.P.G. Coremans,

Hema B.V., de heer T. Broeren,

Nederlandse Organisatie voor Toegepast
Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO,
de heer M. Jak,

Lekkerland Nederland B.V., de heer H. Metz,

Wasautomatenverhuur.nl B.V.,
de heer D.J. Vermeulen.

Technische Unie B.V., de heer H. Tol,

Bijlage 1 **Definities**

In dit document de volgende termen met de betekenis volgens de bijgevoegde definities gebruikt worden:

1. Voertuig
Voertuig met mechanische aandrijving, bedoeld voor en ingeschreven als transportmiddel voor goederen en/of pakketten, en toegelaten op de openbare weg.

2. Binnenstad
Gebied binnen de bebouwde kom van een gemeente, dat zich kenmerkt door een relatief hoge concentratie van de winkel, horeca en/of entertainment functie naast functies als wonen en werken, waar relatief hoge concentraties mensen zich plegen op te houden, waar er relatief weinig ruimte is voor verkeer en vervoer, en waar verkeer en vervoer in relatief hoge mate rekening dienen te houden met de verblijfsfuncties en andere verkeersdeelnemers. Er kan meer dan één binnenstedelijk gebied zijn binnen een gemeentegrens.

3. Stadslogistiek
De functie om een binnenstad te bevoorraden en afval/emballage/goederen uit de binnenstad te halen, uitgevoerd met voertuigen door logistieke dienstverleners en/of eigen vervoerders (inclusief eigen vervoer van gemeentes), binnen de beperkingen van landelijke en lokale gemeentelijke wetgeving en verordeningen.

4. Zero Emission Voertuig
Voertuig dat gebruikt wordt voor stadslogistiek en in een binnenstad lokaal geen tot nauwelijks schadelijke emissies (met als voornaamste emissies CO_2, fijnstof, NO_X, geluid) kent. Een voertuig wat op de snelwegen een verbrandingsmotor gebruikt en in de binnenstad een andere aandrijving gebruikt zodat er lokaal geen emissies zijn valt ook onder deze definitie.

5. Schoon Voertuig
Voertuig dat gebruikt wordt voor stadslogistiek en in een binnenstad zeer lage emissies van fijnstof en NO_X kent (gelijk aan/lager dan Euro VI/6).

6. Living Lab Zero Emission Stadslogistiek
Tijdelijk experiment in een binnenstad in de functie stadslogistiek in overleg met de direct betrokken partijen, met als doel om te leren welke organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen nodig zijn om te komen tot Zero Emission Stadslogistiek.
Om de relatie met de doelen van de gezamenlijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek helder te maken, kunnen Living Labs ook als Green Deal Zero Emission Stadslogistiek aangeduid worden met als toevoeging de naam van een gemeente of regio.

Bijlage 2 **Voorbeelden van Living Labs**

Voorbeelden van onderwerpen in een Living Lab zijn:

- Efficiënte en goed gebundelde goederenstromen zo efficiënt mogelijk de stad in laten rijden. Dat kan worden gefaciliteerd door verkeerstechnische ingrepen, zoals Tovergroen/Groene golf. Ook het toelaten van dergelijke voertuigen op OV infrastructuur (bus-, tram- en/of taxibanen), het creëren van voldoende veilige laad-/losplaatsen en het bieden van ruimere tijdvensters voor bevoorrading, bijvoorbeeld voor dagrand distributie, zijn daarbij opties die partijen in onderling overleg kunnen overeenkomen;
- Maximale ruimte voor Zero Emission Voertuigen, en daar waar dat nog niet haalbaar is uit technisch, economisch en handhavingsperspectief voor Schone Voertuigen, uitgaande van het bewaren van de verkeersveiligheid en de milieu/geluidsnormen;
- Ontkoppelen van Ecocombi's aan de rand van de stad (logistieke ontkoppelpunten) waardoor duurzamer en efficiënter naar de steden kan worden gereden en de verdere afhandeling van de opleggers goed kan worden georganiseerd;
- Faciliteren van de ontvangst van kleine zendingen aan de rand van de stad (stadsdistributie centra), waardoor kleine zendingen voor de stad geen last hebben van congestie, gevaarlijke verkeerssituaties, venstertijden en voertuigeisen die in de steden gelden;
- In overleg met producenten komen tot een uitvraag voor duurzame voertuigen;
- Zorgen voor de juiste energievoorziening, exclusief of met prioriteit voor Zero Emission Voertuigen op de locaties waar dit relevant is;
- Bedrijven die investeren in de stappen naar Zero Emission Stadslogistiek krijgen extra veel ruimte en kansen om hun Stadslogistiek tot een efficiënte en economisch rendabele distributievorm te ontwikkelen;
- In de voetgangersgebieden in overleg met gemeente en direct betrokken partijen verdergaande maatregelen treffen met betrekking tot de venstertijden ten gunste van Zero Emission Voertuigen c.q. Schone Voertuigen;
- Handhavingsinstrumenten ontwikkelen;
- Maatregelen ter vergroting van het aanbod van Zero Emission Voertuigen;
- Ontwikkeling van aantrekkelijke en kosteneffectieve diensten voor Zero Emission Stadslogistiek;
- Instrumenten om bestelverkeer meer gebruik te laten maken van Zero Emission Voertuigen;
- Ruimere venstertijden voor alle Zero Emission Voertuigen ten opzichte van voertuigen die niet aan Zero Emission eisen voldoen.